



Nordkalottfolkets svar på høring: NOU 2024:10 Ny motorferdsellov

Innhold

1. Overordnet kommentarer til forslag til ny motorferdsellov	2
2. Nordkalottfolkets tidligere innspill til motorferdselsutvalget.....	2
3. Formålsparagrafen.....	3
4. Samisk kulturutøvelse og levesett - minoritetsvernet fjernes for kvener og samer utenfor reindriftnæringen	4
5. Naturnæringer diskrimineres og det foreslås svært inngripende tiltak næringer og næringsutvikling.....	5
6. Gamle ferdselsårer og barmarkskjøring	6
7. Forskjellsbehandling av kvinners og menns naturbruk	7
8. Innmark omringet av utmark	7
9. Oppløsning av vårforbudet	7
10. Bo- og blilyst.....	8
11. Differensiering og lokalt selvstyre	9
12. Plan- og bygningsloven	9
13. Strafferammer	10
14. Tilleggsnæring	10
15. Rastesoner	11
16. Avsluttende kommentar	11

1. Overordnet kommentarer til forslag til ny motorferdsellov

Stortinget fattet 25. mai 2021 følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt» Dette er grunnlaget for Motorferdselsutvalgets mandat.

Nordkalottfolket mener NOU 2024:10 Ny motorferdsellov hverken øker det lokale selvstyret eller reduserer byråkratiet. Tvert imot, den foreslåtte loven gir økt byråkrati og redusert lokalt selvstyre. Hensynet til natur og friluftsliv blir derimot styrket, men motorferdsellovutvalget eller lovforslaget i seg selv sannsynliggjør eller dokumenterer **ikke** behovet for denne styrkingen.

Nordkalottfolket har også påpekt ved flere anledninger at loven er diskriminerende i sin form, og ikke anerkjenner ulike utmarks næringer. Dette er ikke akseptabelt, og uavhengig av utvalgets mandat må man rette opp i denne type mangler ved loven.

2. Nordkalottfolkets tidligere innspill til motorferdselsutvalget

Nordkalottfolket leverte innspill til motorferdsellovutvalget 30.01.2023, og påpeker at endring i motorferdselloven må gjøres med utgangspunkt i følgende prinsipper:

1. Bruk er beste form for vern.

Mennesker hører til som en del av naturen, og der naturen er i sin tradisjonelle bruk (men på en moderne måte) vil det være godt fokus på ivaretagelse av både villmarksområder og utmark, og man utvikler og vedlikeholder viktig utmarks kompetanse og -tradisjoner.

2. Styrke og videreutvikle naturbasert høsting og friluftsliv.

Det skal være mulig å ha aktivitet i utmarka både på barmark og snedekt mark, i et omfang som gjør det mulig å styrke og videreutvikle behovet for friluftsliv, høsting og sanking, og som del av samisk kultur.

3. Lik rett til å drive naturbasert næring.

Man skal ha lik rett til å drive næring i utmarka, uansett om man driver med landbruk, reindrift, sanking, innlandsfiske, og andre utmarksrelaterte næringer. Ingen utmarks næring skal gis forrang foran andre, og næringene har jobbet side om side, og virket i harmoni i generasjoner. Hva som er nødvendig bruk, må defineres av næringen selv.

4. Lokal forvaltning, men klare innbyggerrettigheter.

Reell lokal forvaltning må sikres gjennom klare innbyggerrettigheter til bruk av utmarka i motorferdselslovgivningen.

5. Positivt syn på menneskeheten som utgangspunkt.

Ved utarbeidelse av nytt lovverk bør det åpnes for at all motorferdsel i utmark er allment tillatt, både på snødekt mark og på barmark, og det utarbeides lokale reguleringer der det vernes natur som har en annen verdi som kan ta skade av slik motorferdsel. Ved lokal forvaltning av slike reguleringer får man lokal forankring og inkludering. Vi må ha tillit til at individene og at kommunene ikke har til hensikt å skade eller ødelegge natur.

6. Naturmangfoldsloven må endres.

Praktiseringen og manglene i Naturmangfoldsloven overkjører det lokale forvaltningsnivået, den tradisjonelle bruken av utmarka og den enkelte naturbruker. Revidering av motorferdselovgivningen må også innbefatte revidering og endring av Naturmangfoldsloven, så lenge man ikke evner å tolke loven utvidende.

Etter sannhets- og forsoningskommisjonens konklusjoner, leverte Nordkalottfolket ytterligere innspill og poengterer blant annet at:

Det er ikke tvil om at motorferdselloven har vært fornorskende for den tradisjonelle utmarksbruken både blant samer og kvener, og dermed også fornorsket kulturutøvelsen. Reindriftsnæringen var den eneste utmarksbrukeren som fikk legitime rettigheter til å utvikle sitt bruk ved hjelp av moderne hjelpemidler, og dermed den eneste som har styrket seg gjennom de siste 50 årene. Fastboende samer og kvener ble fratatt denne muligheten. Utviklingen i utmarksnæringer er et godt eksempel på at motorferdselloven rev bort grunnlaget for denne type aktiviteter som var og er av stor betydning for samisk og kvensk kultur og verdensbilde.

Endring i motorferdsellov vil ikke ha betydning for samisk og kvensk kultur uten klare og tydelige rettigheter til å utøve utmarksbruk også ved hjelp av moderne hjelpemidler. Får man ikke tilbake de rettigheter man er fratatt, vil motorferdselloven fortsette å være et eksempel på den diskrimineringen og ødeleggelse av samisk og kvensk kultur vi har sett i årtier. Det er avgjørende viktig at lovutvalget benytter muligheten til å rette opp i dette, og på den måte bidrar til at en forsoning kan være mulig i fremtiden.

3. Formålsparagrafen

Den foreslåtte formålsparagrafen i motorferdselloven diskriminerer friluftslivet i nord. Skal vi fortsatt ha et friluftsliv basert på vår naturbrukskultur i vårt nordlige landskap, må den nye formålsparagrafen omformuleres til å også ivareta motorferdsel og trivsel.

Lovforslaget definerer motorferdsel i utmark som en trussel mot natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse, og erstatter trivsel med å «ivareta friluftsliv». Begrepet friluftsliv er definert til ikke-motorisert ferdsel, opphold og aktiviteter i naturen med rekreasjon som formål, jmf Meld. St. 18 (2015–2016) Friluftsliv.

Denne utformingen av formålsparagrafen stempler de som bruker motoriserte kjøretøy som en trussel mot friluftslivet. I nord er motorferdsel en integrert og naturlig del av friluftslivet, og denne loven representerer en betydelig innskrenkning av kulturutøvelse og friluftsliv i nord.

Likeverd må være et grunnleggende prinsipp for samfunnsutviklingen, og alle former for friluftsliv må verdsettes, enten det er til fots, på ski, sykkel eller med motoriserte kjøretøy. Vi mener at alle disse formene for friluftsliv er like verdifulle og bør behandles som sådan.

Det er derfor viktig at lovgivningen reflekterer dette prinsippet om likeverd, og at loven ikke bygger opp strukturer som diskriminerer mot bestemte former for friluftsliv.

4. Samisk kulturutøvelse og levesett - minoritetsvernet fjernes for kvener og samer utenfor reindriftnæringen

Det er positivt at utvalget i formålsparagrafen hensyntar samisk kulturutøvelse, men utfra utvalgets egne drøftelser er det ingenting annet enn reindriftnæringen som ivaretas i dette begrepet. At reindriftnæringen har en selvsagt rett til bruk av teknologi i utøvelsen av sin næring er selvsagt.

Annen samisk utmarks- og naturbruk har en uendelig lang historie som har vært avgjørende for samenes overlevelse og kultur. Dette innebærer bruk av land og ressurser utenfor faste boplassene, som reindrift, jakt, fiske og sanking m.m. Disse aktivitetene er sentrale i levende samisk kultur og hjemmøkonomi. Naturen har alltid vært viktig for samisk livsform, tankesett og identitet. Utmarksbruken er en svært viktig del av den samiske kulturen og verdensbildet, og dette gjelder også for kvenene.

Sannhet- og forsoningskommisjonen konkluderte blant annet med at den samiske og kvenske utmarksbruken fremdeles er levende, til tross for mange hindringer, og at denne bruken er med på å konstituere og bekrefte samisk og kvensk kultur og identitet. Og kommisjonen konkluderer også med: *«Norske myndigheter tar i forvaltningen av områdene i liten grad høyde for verken den samiske eller kvenske ressursbruken og de sedvaner som ligger til grunn. Dette har over tid brutt ned muligheten for både samisk og kvensk utmarksbruk og sedvaner.»*

Det er derfor oppsiktsvekkende og svært lite tillitsskapende at utvalget bruker svært stor plass til å frata kvener og samer utenfor reindriftnæringen rett til å kulturutøvelse ved hjelp av teknologi. Utvalget er dermed hverken i takt med Menneskerettsloven eller FNs menneskerettighetskomité's egen definisjon av minoritetsvernet i Konvensjonen om sivile og politiske rettigheter artikkel 27.

FNs menneskerettighetskomité har uttalt at SP artikkel 27 ikke bare beskytter minoriteters tradisjonelle levemåter, men også anerkjenner tilpasninger til moderne levemåter og påfølgende bruk av teknologi.

SP artikkel 27 gjelder som norsk lov etter menneskerettsloven § 2. Dersom det er motstrid mellom annen norsk lovgivning og konvensjonene som er gjennomført gjennom menneskerettsloven, vil konvensjonene gå foran, jf. menneskerettsloven § 3. Dette innebærer at SP artikkel 27 går foran norsk lov ved motstrid.

Utvalget legger opp til en diskriminering og klassifisering av samisk kulturutøvelse mellom reindriftnæringen med fullt minoritetsvern etter SP artikkel 27 til å frata all annen samisk og kvensk utmarksbruk hele sitt rettsgrunnlag. Dette mener vi det er i motstrid til SP artikkel 27, og vi forventer at dette rettes opp.

Nordkalottfolket aksepterer ikke at naturbrukskulturen for stordelen av samisk og kvensk befolkning raderes bort. Vi forventer at dette rettes opp i, og at annen samisk og kvensk utmarksbruk tilkjennevis sin rett og at dette stadfestes i lov.

5. Naturnæringer diskrimineres og det foreslås svært inngripende tiltak mot næringer og næringsutvikling

Utvalget foreslår at motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks-, og reindriftsnæring, skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel. Det er positivt. Men, de kommer fortsatt med ulike krav til dokumentasjon, og det er ingen tvil om at landbruk og skogbruk skal behandles strengere enn reindriftsnæring. Landbruket opplever stadig at når de ønsker å kjøre for å hente ut nødslakt blir de nektet, samtidig som reindriftsutøvere kjører i de samme sporene, på samme tid. Dette er en diskriminering som er uakseptabel.

Tradisjonell utmarksnæring som bærsanking og innlandsfiske, har ikke direkte hjemmel, uavhengig av om det drives som selvstendig virke, eller som del av landbruket. Dette er dypt diskriminerende, og kan ikke aksepteres. Som et minimum skal alle som driver næring i utmarka, og som har drevet side om side i generasjoner, behandles likt. Et eksempel er i Finnmark og Nord-Troms: mens reindriften som har direkte hjemmel har økt og økt og i dag er en levende og sterk næringsaktør, har den urgamle og tradisjonelle utmarksnæringen med bærsanking og innlandsfiske nærmest blitt «radert vekk» ved innføring av motorferdselloven. Hele næringen er kriminalisert, og har gjennom motorferdselloven mistet hele grunnlaget for sin næring. Ressursene er fortsatt høyst tilstedeværende, men staten nekter tilgang gjennom lovgivningen, og man mister dermed både næringsinntekt, arbeidsplasser og en livsform som har eksistert i generasjoner.

Den tradisjonelle utmarksnæringen med sanking og høsting av bær, urter, fisk, uttak av materialer til håndverk og bygningsmaterialer har vært nøyaktig like naturlig del av livet i distriktene, og livet i naturen, som det reindriften har vært. Reindriften kom liketil inn på et senere tidspunkt enn all annen utmarksbruk- og næring, uten at det er noe annet enn en historisk fakta.

Utvalget forsøker også å argumentere for at kjøringen skal være nødvendig, og det diskuteres hva som er nødvendig i utmarksnæring- og landbrukssammenheng. Dette er en direkte diskriminerende og svært inngripende tilnærming til en næring. Hvem kan sette seg til doms over hva som er nødvendig kjøring? Blåbær og tyttebær kan dyrkes i hager i stedet for å santes i naturen, fisk kan kultiveres nær vei. Reinkjøttet baseres i store deler av året på kunstig kraftfor, og utgjør så liten del av kjøttproduksjonen i landet, er den da nødvendig? Dette er å snu hele natur- og næringsaspektet på hodet, og forvrengte faktiske forhold. All type utmarksnæring er stedsbunden. Det betyr at fisken er i vannene, bærene vokser der de vokser, og må santes der de er. Det er også der man har hatt sitt levebrød i uminnelige tider, og hele sitt verdensbilde og generasjoners bruk er knyttet til dette.

For de som driver utmarksnæring kreves det nøyaktig gjengivelse av hvilke fiskevann, hvilke bærryer og bærland de skal sanke fra, for i det hele tatt å kunne søke dispensasjon. Men områder varierer fra år til år, avhengig av værforhold og bær- og fiskeforekomster. På lik linje med reindrift har man et nødvendighetsbehov å kjøre for å sanke bær og urter, og fiske i utmarksnæringssammenheng, og all type utmarksnæring må likestilles om det heter reindrift eller sanking og fiske.

Tradisjonell utmarksnæring og -bruk krever derfor nødvendig kjøring. Det har i tillegg til alle tider vært tålt bruk mellom ulike utmarksutøvere. Man har levd side om side, jobbet side om side. Lovutvalget tar heller ikke opp at forvaltningen med reindriftsloven i hånd og fare for forstyrrelse av rein nær løypenettet, opplever andre naturbrukere stadig at løyper stenges, uten at andre utmarksbrukere eller næring er konsultert eller hørt. Det samme gjelder mer eller mindre tilfeldige stengninger som statsforvalteren kan komme med, og som fratar alle uten hjemmel i loven, deres rett til å ivareta egen arbeidsplass og sikre egne ressurser.

Med sin diskriminering av ulike næringer, hvor man gir all rett til noen, er staten med å bygge opp et konfliktnivå, og tvinger frem mer ulovlig kjøring. Ikke fordi folk vil være kriminelle, men man er tvunget til å kjøre ulovlig for å komme seg til fiskevann og bærområder hvor man driver næring, matauk og naturalhusholdning.

Det er også til hinder for å ta ut alle de hundrevis av millioner bær, urter og fisk som råtner på rot, hvert år. En undersøkelse i 1998 (Bioforsk) av to typer bær (molte og krekling), og kun i Troms fylke, viste et potensiale på 128 millioner kroner i førstehåndsverdi på denne ressursen, hvis jobbet med på en effektiv måte. Justert for hele landet, gir dette enorme ressurser man nekter å ta i bruk.

Ønsker staten at det skal kun være reindrift igjen i distriktene, er dette en utmerket strategi. Men den er fullstendig uakseptabel for alle andre naturfolk og naturnæringer.

6. Gamle ferdselsårer og barmarkskjøring

Utvalget foreslår at kun gamle ferdselsårer som i dag har lovlig motorferdsel, skal kunne brukes også i fremtiden. Dette vil i praksis si at det ikke blir mulig å åpne traseer etter gamle ferdselsårer eller å endre de traseene man har i dag. Med denne holdningen tar ikke motorferdselsutvalget inn over seg at utmarka var brukt og høstet av før Motorferdsellovens inntreden i 1977.

Til forskjell fra områder lenger sør, der skogsdrift ga fortjeneste, er det slik at jo lenger nord i landet man kommer jo mindre blir skogsbilveinettet. Dette fordi det ikke er klimatiske forhold aldri ga drivverdig skog til dette formålet. Gjennom dette skogsbilveinettet ble det etter hvert lettere adkomst til utmarksressurser i sør.

Ferdselsårer har vært i bruk i mange århundrer. I nord er dette veinettet forsvinnende lite, og før motor ble introdusert, ble hest og kjerre brukt for å komme seg til ressursene. Da traktor ble en del av hverdagen, ble dette fremkomstmiddelet benyttet til denne utmarkshøstingen, og etter hvert både ATV, mopeder etc.

Etter innføringen av Motorferdselloven i 1977 ble denne adgangen i stor grad begrenset og gjort forbudt. Utvalget viser manglende forståelse av historien, og Nordkalottfolket mener dette er en begrensning som må bortfalle. Det må i fremtiden være muligheter for å åpne nye traseer og endre på de gamle traseer også i fremtiden.

I tillegg foreslår utvalget at kun virksomheter som er registrert i Enhetsregisteret skal kunne få tillatelse til nødvendig kjøring i disse traseene. Samisk og kvensk utmarksbruk er en del av kulturen i samiske og kvenske områder, og ved å legge denne type hindringer for sanking og innhøsting, tar man også vekk grunnlaget for rekruttering til utmarksnæring. Man må lære å kjenne sine egne områder. Gjennom flere generasjoners bruk av naturens ressurser har man

spedt på hjemmøkonomien og man har utviklet og stadfestet egen kultur og identitet gjennom denne bruken, uavhengig av næring.

Nordkalottfolket vil hevde at det gjennom generasjoners bruk og høsting har det blitt opparbeidet en rett til disse ressursene, i mye sterkere grad enn en registrering i Enhetsregisteret noen ganger vil få. Nordkalottfolket vil hevde at innbyggerne i disse områdene har opparbeidet seg denne retten. Utvalgets vilje til å stryke disse rettighetene samsvarer ikke med f.eks. den rettighetskartleggingen som i dag foregår i Finnmark, og som forventes foregå i Troms og Nordland. Det virker som motorferdselsutvalget ikke tar innover seg at bruk konstituerer rett. Dette er en rettighet som ikke kan strykes ved hjelp av innskjerping av lov og vi forventer at man anerkjenner innbyggernes rettigheter.

7. Forskjellsbehandling av kvinners og menns naturbruk

Nordkalottfolket bemerker også at man i lovforslaget behandler elgjakt og anerkjenner dispensasjonsmuligheter til dette formålet, mens sanking ikke har den samme muligheten. Jakt gjerne er en mannsdominert aktivitet mens sanking av naturens ressurser ofte er kvinnedominert. Utvalget virker å være svært ubevisst dette og viderefører med andre ord en type kjønnsdiskriminering som siden Motorferdsellovens inngang har vært påpekt. Å frakte 200-300 kg bær fra utmarka, er like krevende som å frakte 2-300 kg elgkjøtt, og må dermed likebehandles.

Nordkalottfolket forventer at ny motorferdsellov retter opp i denne forskjellsbehandlingen.

8. Innmark omringet av utmark

I lovforslaget defineres innmark som er omringet av utmark som utmark. Dette er en videreføring og ytterligere innskrenkning av eksisterende motorferdsellov. I nord vil man ikke finne lommer av utmark omringet av innmark, men en stor grad av lommer av innmark omringet av utmark. Dette kommer av spredt bebyggelse og at vi en gang i tiden trodde på at myndighetene ville ta hele landet i bruk.

Motorferdselsutvalgets definisjon av innmark som utmark vil skape **hindringer** for bønder og andre. Dette da denne bestemmelsen vil gjøre bruk av motorferdsel på egen innmark ulovlig i disse områdene.

Nordkalottfolket mener denne definisjonen ikke kan bli stående.

9. Oppløsning av vårforbudet

Nordkalottfolket påpeker at lovutvalget har byttet ut vårforbudet fra 5.mai i Nord-Troms og Finnmark med automatisk forbud fra 25.april i de områdene der rein oppholder seg. Dette er en innstramning på 10 dager, og vil ramme kysten av Finnmark og Nord-Troms hardt. Rein flyttes fra innland til kysten på våren og dermed vil hele kystområdene være lukket for motorferdsel fra 25.april.

Lovutkastet legger opp til at Nord-Troms og Finnmark deles i to soner på våren og den besøkende reindriftsnæringen i disse områdene skal ha rett til å stenge andre ute i denne tiden. Statsforvalter i Troms og Finnmark har allerede innført en praksis som ikke er innfelt i

lov, der reindriftsnæringen gis fullstendig vetorett på løypestenging ved å unnlate å eksplisitt samtykke til åpning.

Dette er ikke akseptabelt, og vi mener at kommunen skal gis anledning til å kunne utvide sesongen for snøskuterkjøring dersom forholdene tilsier at dette er forsvarlig.

10. Bo- og blilyst

Den foreslåtte loven vil i stor grad hensynta kun friluftslivet, og da med et friluftslivsbegrep som er i konflikt med hvordan friluftsliv oppfattes i nord og i distriktene. Dette at betydningen av motorferdsel i utmark for annen samisk utmarksbruk (utenom reindrift), trivsel og bolyst ikke vurderes av utvalget som nyttig og i praksis ikke defineres som friluftsliv.

Jo lenger nord i landet man kommer jo tynnere befolket er områdene. Og områdene består av store utmarksområder, uten et nett av skogsbilveinett. Tilgangen til utmarksområder som kun er tilgjengelig ved hjelp av motorkjøretøy, og dette har stor betydning for trivsel og bolyst.

Motorferdsel i utmark har stor betydning for trivsel og bolyst i nord, og samisk og kvensk utmarksbruk. Dette gjelder for eksempel skutertrafikk på åpne skuterløyper om våren, men også den langt mer begrensede kjøringen på barmark, det aller meste langs de åpne barmarksløypene og andre faste traseer, er av vesentlig betydning for bo- og blilysten i grisgrendte strøk.

Nordkalottfolket synes det er beklagelig at motorferdselsutvalget ikke vurderer nytteverdien oppi mot skadevirkningene av motorferdsel i utmark. Erfaring viser også at naturen reparerer seg selv og leger sår etter kjøring. Utvalget virker å ha en stor slagside mot skadevirkningene uten å kartlegge eller dokumentere disse.

Eksempelvis vil snøscooterkjøring ha begrenset påvirkning på flora og fauna, og i den mest sårbare delen av året kan disse aktivitetene reguleres strammere. Men utvalget behandler fjorårets smeltede og usynlige scooterspor som om at det skulle vært irreversible inngrep i naturen. I tillegg virker det som om at utvalget mener det er så trangt i utmarka i nord at støy for de «ordentlige» friluftsmenneskene er et problem. Fakta er at i nord er det enorme områder uten bebyggelse og folk, og det er langt fra trangt om plassen. I Finnmark alene er 97% av arealene utmark.

Med slik holdning og manglende forståelse fra utvalgets side vil den foreslåtte loven aldri få den legitimiteten som den trenger for å oppfattes som rettferdig av brukerne.

I nord har man i tillegg plass til å anlegge områder for frikjøring for ungdom og eldre. I dag eksporterer vi slik scooterkjøring til Sverige og Finland. Selv om denne gruppen er liten er dette med på å skape bo- og blilyst blant ungdom. Nord har behov for å beholde alle sine ungdom i nord, og dersom dette er et bidrag i den retning mener Nordkalottfolket at dette må være mulig. Man greier å lage motorcrossbaner i tettbygde strøk, da må det være mulig å lage til friområder i utmarka.

Det er også underlig at utvalget vil forskjellsbehandle el-sykler og vanlige tråsykler. Utvalget begrunner dette med å det er solgt flere el-sykler de siste årene. Igjen ser vi at utvalget ikke synliggjør hvilken mulig skade el-sykler utgjør for naturen og friluftslivet i forhold til tråsykler og det automatiske forbudet mot el-sykler i utmarka virker ikke være fundamentert på fakta

men det blir også helt uforståelig. Nordkalottfolket ser ingen grunn til automatisk utestengelse av el-sykler i utmarka.

11. Differensiering og lokalt selvstyre

Motorferdselsutvalget har drøftet seg frem til at det ikke er ønskelig med differensiering av motorferdselregelverket. Utvalget har lagt frem et regelverk for hele landet. Dette kunne vært en god inngang til lovarbeidet om, utvalget samtidig hadde laget rammer som økte det lokale selvstyret, og ivaretar minoritetsvernet og lokal naturbrukskultur, men lovens rammer gir i liten grad mulighet til skjønnsvurdering på lokalt plan. Kommunene gis i stor grad kun skjønnsmuligheter til å begrense til motorferdsel i utmark.

Dette understrekes av utvalget selv gjennom at de mener at: *«motorferdselloven bør stille krav om at motorferdselen skal være nødvendig i større grad enn dagens regelverk gjør. Å stille krav om at motorferdselen må være nødvendig vil bidra til å minimere motorferdsel i utmark ved å begrense ferdsele til det som faktisk er nødvendig for å løse det aktuelle transportbehovet.»* (s 152, kap 14.2.2)

Med andre ord har motorferdselsutvalget satt seg målsetning om å gjøre loven strengere og redusere det lokale selvstyre.

Utvalget utviser i tillegg så stor bekymring for at kommunene går utover sin motorferdselmyndighet at de skisserer muligheter for å frata kommunene dispensasjonsmyndigheten gjennom Plan- og bygningsloven § 19-4, ikke ulikt dagens ROBEK-ordning. Utvalget mener det er stor fare for at det lokale demokratiet likevel ikke har den kompetansen utvalget mener er nødvendig for å forvalte motorferdsel gjennom kommunalt skjønn, og foreslår derfor en ROBEK-ordning for motorferselmyndighet. Dette i seg selv viser utvalgets holdning til det lokale demokratiet.

Nordkalottfolket kan ikke støtte et forslag om å innføre Robek-ordning for motorferdselloven. Utvalgets holdning tar ikke høyde for at hensynet til det kommunale selvstyret skal veie tungt ved prøving av det frie skjønn, jf. forvaltningsloven § 34 andre ledd.

Utvalget ser ikke ut til å hensynte at vi bor i et langstrakt land med ulik demografi, klima og kulturelle forskjeller. Jo lenger nord i landet man kommer jo mer grisgrendt bor folk og jo mer brukes motorferdsel for å komme seg ut i naturen til sine høstnings- og rekreasjonsområder. Jo lenger sør vi kommer jo tettere ligger fritidsbåtene i fjorder og viker. Norge er et land med lokale variasjoner og skal man lage et regelverk for hele landet må loven hensynte lokale forhold. Slik den nå foreligger ivaretar ikke loven dette og det kommunale skjønnnet begrenses til kun å begrense motorferdsel.

12. Plan- og bygningsloven

Regulering gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven kan være en god løsning fordi kommunene kjenner dette verktøyet. Dette sikrer at ulike interesser ivaretas og gjør det mulig å gjøre mindre endringer uten store prosesser. I tillegg vil en klagebehandling innen motorferdselsavgjørelser ikke lenger stoppe hos Statsforvalter, men kunne behandles hos Kongen i Statsråd. Dette er med å sikre en klagebehandling lik annen klagebehandling i vårt demokrati.

Men forslaget om krav til planprogram og konsekvensutredning for skuterløyper lenger enn 500 meter vil være svært krevende og skape mer byråkrati. Utvalgets forslag om en overgangsordning på 5 år for dagens skuterløyper vil kun utsette byråkratiet disse årene. Etter 5 år må dagens åpne løyper være regulert etter den nye loven for å kunne holdes åpne. Dette vil være en nærmest uoverkommelig oppgave for de fleste kommunene og vil i realiteten bety stenging av store deler av dagens løypenett.

Nordkalottfolket mener det ikke er behov for en slik gjennomgang av eksisterende løypenett, og at dette vil skape både merarbeid og vil ikke være i samsvar med folks rettsoppfatning. Vi mener også at om motorferdsel skal være regulert av plan- og bygningsloven må det også åpnes for mulighet for ekspropriering til dette formålet.

13. Strafferammer

Det er uforståelig hvordan Motorferdselutvalget kan mene at det er rimelig å gi samme straff for å kjøre snøscooter som for voldshandlinger. Å risikere opptil ett års fengsel for en mindre overtredelse på scooterturen, eller til og med to år for en mer alvorlig forseelse, er helt ute av proporsjoner.

Forslaget gjelder også på privat eiendom, noe som kan føre til fengselsstraff for å parkere på egen eiendom, spesielt i Finnmark hvor mange eiendommer er omgitt av utmark. Å bruke en ATV til å rydde kratt på familiehytta, som folk har gjort i generasjoner, kan plutselig føre til fengselsstraff. Forslaget skiller heller ikke mellom kjøring på snø og barmark, noe som kan føre til fengselsstraff for å kutte en sving på skuteren. Å sammenligne motorferdsel med voldshandlinger og alvorlig miljøkriminalitet er feil. Vi må kunne regulere motorferdsel uten å kriminalisere vanlige folk og deres tradisjoner.

Nordkalottfolket merker seg også at utvalget ikke viser til noe statistikk som forteller om stor økning i ulovlig ferdsel i utmarka, men utvalget viser til innspill de har fått i sitt arbeid. Utvalget drøfter heller ikke en av de viktigste prinsippene når det kommer til enhver legitimitet til lover. Nettopp om lov og straff er i samsvar med folks rettsoppfatning. Vi vil påpeke at det er et stort gap mellom folks rettsoppfatning og det motorferdselsutvalget legger opp til i dette lovforslaget.

14. Tilleggsnæring

Med de foreslåtte strafferammene vil motorferdsel i utmark bli minimert. En liten ubevist feil av fører kan føre til store konsekvenser og til slutt vil alle utenom reindriftsnæringen frastå å bruke utmarka. For samisk og kvensk utmarksbrukere vil det bli et kulturelt tap, ikke bare for individet, men også for det kulturelle mangfoldet. Imidlertid vil det også ha innvirkning på virksomhet som er knyttet opp til motorferdsel i utmark. I nord er forhandlere av utstyr og tjenester tilknyttet motorisert utmarksbruk, en betydelig næring, som har store lokale ringvirkninger. En innstramning av motorisert ferdsel vil være negativt for disse næringene, og vil få konsekvenser for arbeidsplasser i et fraflytningstruet region.

Igjen ser vi at utvalget ikke vurdert nytten opp mot skadevirkningene i sitt forslag for strafferammer. Det virker som om at utvalget kun hatt et mål om å forebygge og straffe så hardt at motorferdsel blir minimert, uten tanke for andre effekter av dette.

15. Rastesoner

Vi bemerker at Motorferdselsutvalget behandler løypenettet som om at det er riksveinett som anlegges. Det foreslås rastesoner inntil løypene. Nordkalottfolket vil bemerke at rastesoner vil utgjøre en sikkerhetsrisiko da det ikke er samsvar mellom å kjøre snøscooter i ei løype og å kjøre bil etter asfaltert vei. Det er naturlig at man har rasteplasser og soner etter en vei, men det er ikke naturlig å samle folk på en plass langsetter en scooterløype. Eksempelvis er friluftskulturen i nord å ta med hele familien på tur, der små barn bruker både ski og akebrett. Ved å samle folk i rastesoner kan man skape farlige situasjoner som kunne vært unngått.

Rasting foregår ikke i soner på snøskuterturer, men på et utall av plasser som ofte har vært brukt av generasjoner i familien eller av grupper fra ulike lokale steder. Disse plassene er gjerne lune områder som velges ut fra vær- og vindforhold den dagen. Det samme gjelder fiskeplasser som familien og lokalbefolkningen har brukt i generasjoner, basert på erfaring de har opparbeidet seg. Siden denne erfaringen er personlig og varierer fra person til person og fra familie til familie, vil det være umulig å anlegge rasteplasser på alle stedene folk velger å besøke. Dette vil føre til en kraftig begrensning og være direkte ødeleggende for kulturen som praktiseres i nord.

For å raste må det være mulighet for å kjøre et godt stykke bort fra løypene, og Nordkalottfolket mener dette må forkastes.

16. Avsluttende kommentar

Det er Stortinget gjennom sin lovgivning som danner grunnlaget for hvor attraktivt det er å bosette seg i de forskjellige landsdelene.

Vi registrerer at de nordlige landsdelene igjennom mange år har hatt en befolkningsnedgang, dette til tross for at det er nettopp her en finner de fleste fornybare og ikke fornybare ressursene. Dagens motorferdsellov er en av flere lovverk som vi mener ikke bidrar i ønsket retning for å snu den negative befolkningsutviklingen i landsdelen. Snarere tvert imot, den bidrar til å avfolke og diskriminere på kjønn og etnisk og kulturell tilhørighet.

Nordkalottfolket mener NOU 2024:10 (Forslag til ny motorferdsellov) i sin helhet i for stor grad bærer preg av å være utformet fra et urbant friluftsperspektiv der naturvern er det overordnede og der reindriftsnæringen blir løftet frem som et kulturelt alibi for å ivareta samiske interesser. Alle samers og kveners lovmessige rett til å utøve sin kultur og næring, må anerkjennes og finne akseptable løsninger i ny lov. Dette er ikke tilfelle i foreslaget.

Nordkalottfolket mener motorferdselloven må legge til rette for at mennesket hører til i naturen og står for vern og forvaltning av naturens ressurser, at loven sikrer lik rett til å drive naturbasert næring, bidrar til å styrke og videreutvikle naturbasert høsting og friluftsliv i nord, at den forvaltes lokalt med klare innbyggerrettigheter, og ikke minst avslutter diskriminering og forforskning av samer og kvener.

Nordkalottfolket mener lovforslaget hverken svarer på oppdraget fra Stortinget eller behovene vi har i nord, og vi klarer ikke se at den foreslåtte loven vil bidra til å utvikle et likeverdig samfunn. Nordkalottfolket anbefaler på det sterkeste at man starter på nytt der man tar innspillene og nord på alvor.

Vedtatt stammerådet 22.september 2024